

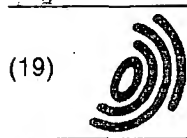
Motor vehicle with a roof module and a process for producing one such module

Patent Number: ☐ US2002005656
Publication date: 2002-01-17
Inventor(s): SEIFERT WOLFGANG (DE)
Applicant(s):
Requested Patent: ☐ EP1153820, A3
Application Number: US20010853041 20010511
Priority Number(s): DE20001022915 20000511
IPC Classification: B62D25/06
EC Classification: B62D25/06, B62D27/02
Equivalents: ☐ DE10022915, ☐ JP2002002535, ☐ US6550851

Abstract

A motor vehicle roof with a roof module (10) for attachment to the roof frame area of a motor vehicle body, with support edges (15) for the roof module (10) which inwardly adjoin the side rails (14) of the vehicle body, the roof module (10) having an outside roof skin (11) which has side edges (16) which are bent downward toward the support edges (15). On the roof skin (11), in the area of its side edges (16), there are connecting strips (18) which have bottoms for attachment to the support edges (15) of the roof frame area and which are joined to the roof skin (11), preferably by being injection molded or foamed on to it

Data supplied from the **esp@cenet** database - I2



Eur päisches Patentamt
Eur pean Patent Offic
Office eur p'en d s br vets



(11) EP 1 153 820 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
14.11.2001 Patentblatt 2001/46

(51) Int Cl.7: B62D 25/06, B62D 27/02

(21) Anmeldenummer: 01110515.2

(22) Anmeldetag: 28.04.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: Selfert, Wolfgang
82110 Germering (DE)

(74) Vertreter: Wiese, Gerhard
Wiese & Konnerth
Patentanwälte,
Georgenstrasse 6
82152 Planegg (DE)

(30) Priorität: 11.05.2000 DE 10022915

(71) Anmelder: Webasto Vehicle Systems
International GmbH
82131 Stockdorf (DE)

(54) **Fahrzeugdach mit einem Dachmodul und Verfahren zur Herstellung eines solchen Dachmoduls**

(57) Die Erfindung betrifft ein Fahrzeugdach mit einem Dachmodul (10) zur Befestigung an einem Dachrahmenbereich einer Fahrzeugkarosserie, mit einwärts an deren Seitenholme (14) anschließenden Tragrändern (15) für das Dachmodul (10), dessen außen liegende Dachhaut (11) nach unten auf die Tragränder (15) zu

umgebogene Seitenränder (16) aufweist. Erfindungsgemäß sind an der Dachhaut (11) im Bereich von deren Seitenrändern (16) Verbindungsleisten (18) mit zur Befestigung mit den flachen Tragrändern (15) des Dachrahmenbereichs bestimmten Unterseiten vorgesehen, die mit der Dachhaut (11) vorzugsweise durch Anspritzen oder Anschäumen verbunden werden.

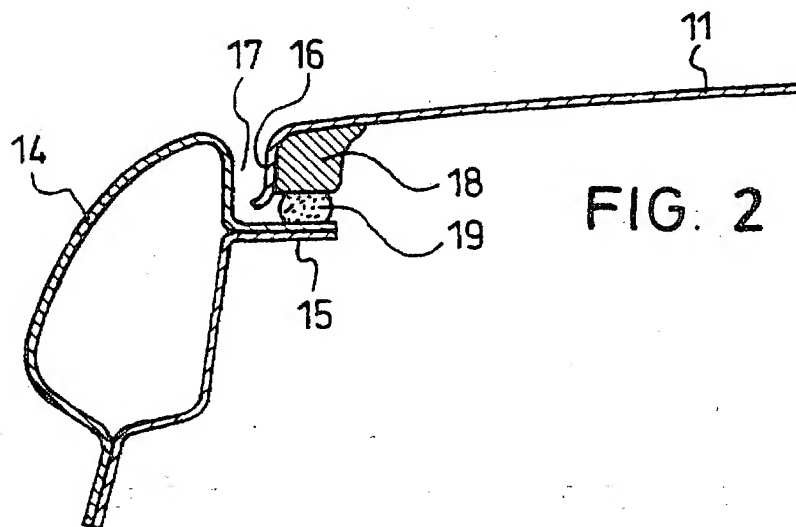


FIG. 2

B schreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft ein Fahrzeugdach mit einem Dachmodul zur Befestigung an einem Dachrahmenbereich einer Fahrzeugkarosserie, mit einwärts an die Seitenholme der Fahrzeugkarosserie anschließenden Tragrändern für das Dachmodul, dessen Dachhaut nach unten auf die Tragränder zu umgebogene Seitenränder aufweist. Die Erfindung betrifft ferner ein Verfahren zur Herstellung eines solchen Dachmoduls.

[0002] Aus der DE 32 22 419 C2 ist ein derartiges Fahrzeugdach bekannt, bei dem eine Dachhaut aus Blech an den Seitenrändern nach unten abgekröpft und zusätzlich nach außen abgewinkelt ist. Der dadurch entstehende horizontale Auflagebereich dient zum Befestigen an einem Tragrand der Fahrzeugkarosserie.

[0003] Aus der US 4,358,883 ist ein weiteres Fahrzeugdach bekannt, bei dem eine Dachhaut aus Kunststoff im Bereich ihrer Seitenränder nach unten abgekröpft und auf eine vertikale Seitenwand der Fahrzeugkarosserie aufgesetzt ist.

[0004] Das beispielsweise mit Innenhimmel vollständig vormontierte Dachmodul des Fahrzeugdachs der eingangs genannten Art wird beispielsweise auf die flachen Tragränder des Dachrahmenbereichs der Fahrzeugkarosserie geklebt. Zu diesem Zweck wird im einfachsten Fall die Dachhautschweißung herkömmlicher Fahrzeugdächer durch eine Verklebung ersetzt. Zu diesem Zweck werden ähnlich wie bei der DE 32 22 419 C2 die Seitenränder des Dachmoduls nach unten und außen gebogen, und der nach außen gebogene Abschnitt des Dachmoduleitenrands wird mit den flachen Tragrändern des Dachrahmenbereichs verklebt. Nachteilig hierbei ist, daß die dabei zwischen Seitenholm der Fahrzeugkarosserie und Dachhaut des Dachmoduls entstehende Fuge relativ breit wird und eine zusätzliche Abdeckleiste erfordert.

[0005] Geringere Fugenbreiten werden beispielsweise im Fall eines Fahrzeugdachs mit einem Dachmodul erzielt, bei welchem die Dachhaut des Dachmoduls mit nach unten gebogenen Seitenrändern vollflächig unterschäumt ist, wobei der Außenrand dieser Unterschäumung zur Verklebung des Dachmoduls mit dem Dachrahmenbereich der Fahrzeugkarosserie dient. Nachteilig hierbei ist, daß die flächige Unterschäumung mit relativ hohen Kosten und einem relativ hohen Gewicht verbunden ist, die zu dem Gewicht der Dachhaut hinzukommt, die üblicherweise aus Blech oder einer Kunststoffolie besteht.

[0006] Angesichts dieses Stand der Technik liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, ein Fahrzeugdach der eingangs genannten Art sowie ein Verfahren zur Herstellung eines Dachmoduls zu schaffen, bei dem das Dachmodul leichtgewichtig ist, kostengünstig hergestellt werden kann, und eine geringe Fugenbreite zwischen Seitenholmen der Fahrzeugkarosserie und der Dachhaut des Dachmoduls gewährleistet ist.

[0007] Gelöst wird diese Aufgabe durch ein Fahrzeugdach mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen angegeben.

[0008] Die Dachhaut des Dachmoduls des erfindungsgemäßen Fahrzeugdachs kann unter Gewährleistung einer geringen Fugenbreite zwischen der Dachhaut und den sich seitlich anschließenden Seitenholmen der Fahrzeugkarosserie am Dachrahmenbereich befestigt werden, weil die hierzu erforderlichen Klebeflächen durch die Unterseiten der beiderseits auf die Unterseite der Dachhaut angebrachten Verbindungsleisten bereitgestellt werden. Diese Verbindungsleisten besitzen im Vergleich zum restlichen Dachmodul geringe Masse und tragen dadurch zum Gesamtgewicht des Dachmoduls nur unerheblich bei. Aufgrund des geringen Materialeinsatzes, der für die Verbindungsleisten erforderlich ist, stellen diese außerdem eine kostengünstige Maßnahme zur Verbindung des Dachmoduls mit den Dachrahmenbereich der Fahrzeugkarosserie im Gegensatz zu dem eingangs genannten Stand der Technik mit einer vollständigen Unterschäumung der Dachhaut des Dachmoduls dar.

[0009] Zur Gewährleistung einer zuverlässigen Verbindung zwischen Dachmodul und Dachrahmenbereich der Fahrzeugkarosserie verlaufen die Unterseiten der Verbindungsleisten bevorzugt im wesentlichen parallel zu den flachen Tragrändern des Dachrahmenbereichs.

[0010] Zur Verklebung des Dachmoduls über seine seitlichen Verbindungsleisten mit dem Dachrahmenbereich dienen bevorzugt Kleberaupen, die auf die Unterseiten der Verbindungsleisten aufgebracht sind.

[0011] Die Verbindungsleisten können in unterschiedlicher Weise ausgebildet und mit der Dachhaut des Dachmoduls verbunden sein. Zugunsten einer stabilen Verbindung zwischen Verbindungsleisten und Dachhaut sind die Verbindungsleisten an die Unterseite der Dachhaut und/oder die Innenseite deren umgebogener Seitenränder angeformt. In diesem Fall bestehen die Verbindungsleisten bevorzugt aus Kunststoff- oder Metallschaum, vor allem Aluminiumschaum.

[0012] Die Erfindung ist nicht nur auf ein Dachmodul mit seitlichen Verbindungsleisten beschränkt, sondern kann auch auf ein Dachmodul angewendet werden, das umlaufende nach unten umgebogene Ränder umfaßt, die mit umlaufenden Tragrändern des Dachrahmenbereichs über ebenfalls umlaufende gebildete Verbindungsleisten am Außenrand der Dachhaut verbunden sind.

[0013] Die Verbindungsleisten des erfindungsgemäßen Fahrzeugdachs können in unterschiedlicher Weise im Dachmodul ausgebildet werden. Ein vorteilhaftes Verfahren sieht erfindungsgemäß vor, daß die Verbindungsleisten an die Unterseite der Dachhaut und/oder die Innenseite von deren umgebogenen Seitenrändern angeschäumt werden. Eine Alternative stellt ein Verfahren dar, bei der das Anschäumen durch Anspritzen ersetzt ist. Als Abwandlung hiervon können die Verbin-

dungsleisten durch Extrusion mit der Dachhaut und/oder deren umgebogenen Seitenränder gebildet werden. Zur Anbringung der Verbindungsleisten bzw. deren Herstellung eignet sich jedoch auch ein Tape-Legeprozeß, bei dem die Verbindungsleisten in Gestalt von Bändern an die Unterseite der Dachhaut und/oder die Innenseite der umgebogenen Seitenränder der Dachhaut angelegt werden.

[0014] Die erfindungsgemäßen Verbindungsleisten eignen sich vor allem dann, wenn sie in Gestalt von Schaummaterial gebildet sind, auch zur Vormontage eines Fahrzeugdachhimmels oder anderer Bauteile, wie etwa Elektrokabel durch Vorsehen entsprechender Aufnahmen in den Verbindungsleisten und/oder Einförmigkeiten derselben oder der Bauteile.

[0015] Nachfolgend wird die Erfindung anhand von Zeichnungen beispielhaft näher erläutert; es zeigen:

Fig. 1 eine Draufsicht auf das lediglich teilweise schematisch dargestellte Dachmodul eines erfindungsgemäßen Fahrzeugdachs,

Fig. 2 eine Schnittdarstellung des in den Dachrahmenbereich eingesetzten Dachmoduls von Fig. 1 entlang der Linie B1,

Fig. 3 eine Schnittdarstellung des in den Dachrahmenbereich eingesetzten Dachmoduls von Fig. 1 entlang der Linie B2,

Fig. 4 eine Schnittdarstellung des in den Dachrahmenbereich eingesetzten Dachmoduls von Fig. 1 entlang der Linie B3.

[0016] Ein Dachmodul 10 eines Fahrzeugdachs (siehe Fig. 1) ist an den üblicherweise gewölbten Verlauf des Fahrzeugdachs angepaßt und umfaßt eine außenliegende Dachhaut 11, vorzugsweise aus Blech oder Kunststoff und als Versteifung mehrere quer an der Unterseite der Dachhaut 11 verlaufende Dachspriegel, von denen in Fig. 1 ein vorderer Dachspriegel 12 und ein mittlerer Dachspriegel 13 gezeigt sind.

[0017] Das im Umriß rechteckige Dachmodul 10 wird in eine entsprechende rechteckige Ausnehmung in das Fahrzeugdach angrenzend an Seitenholme 14 der Fahrzeugkarosserie eingesetzt. Bei den Seitenholmen 14 handelt es sich um Blechprofilteile. Jeder der Seitenholme 14, beispielsweise der in Fig. 2 und 4 gezeigte Seitenholm 14, hat einen innenliegenden Dachrahmenbereich in Gestalt eines flachen Tragrands 15, der dazu dient, das Dachmodul 10 seitlich abzustützen und der bei herkömmlichen Fahrzeugdachkonstruktionen dazu dient, mit der Dachhaut des Dachmoduls verschweißt zu werden. Im Falle des hier beschriebenen Ausführungsbeispiels des Fahrzeugdachs mit dem Dachmodul 10 ist nicht die Verschweißung der Dachhaut 11 mit dem Tragrاند 15 des Dachrahmenbereichs vorgesehen, sondern eine Verklebung der Dachhaut 11 des Dachmoduls 10 mit den seitlichen Tragrändern 15. Die vorzugsweise aus Blech bestehende Dachhaut 11 ist an ihren Seitenrändern nach unten umgebogen, so daß die

Dachhaut 11 im Querschnitt in etwa eine U-Form besitzt. Zwischen jedem Seitenrand 16 und dem zugehörigen Seitenholm 11 verbleibt eine Fuge 17, die möglichst schmal gebildet ist. Um dies zu gewährleisten, sind an der Unterseite der Dachhaut 11 im Bereich ihrer Seitenränder Verbindungsleisten 18 vorgesehen.

[0018] Die Verbindungsleiste 18 ist bevorzugt an die Unterseite der Dachhaut 11 und die Innenseite des Seitenrands 16 angeschäumt und damit fest mit der Dachhaut 11 verbunden. Jede Verbindungsleiste 18 erstreckt sich zumindest über beide Seitenränder des Dachmoduls 10, bevorzugt jedoch auch im Bereich der vorderen und hinteren Rändern sowie der Versteifungen der Dachhaut 11 (beispielsweise des vorderen Dachspriegels 12 und des mittleren Dachspriegels 13). Die Höhe der Verbindungsleiste 18 entspricht in etwa der Höhe des Seitenrands 16. Bei der dargestellten Ausführungsform endet die Verbindungsleiste 18 zurückgesetzt vom unteren Ende des Seitenrands 16 in einer Fläche, die im wesentlichen parallel zum Tragrاند 15 verläuft. Diese Unterseite der Verbindungsleiste 18 dient zur Verklebung der Dachhaut 11 mit dem Tragrاند 15. Diesem Zweck dient eine Kleberaupe 19 zwischen der Unterseite der Verbindungsleiste 18 und der Oberseite des Tragrands 15. Aufgrund seiner funktionsgemäß geringen Höhe und geringen Breite besitzt die Verbindungsleiste 18 geringe Masse und trägt damit nicht wesentlich zum Gewicht des Dachmoduls 10 bei. Sie ist leichter und exakter herstellbar als eine zusätzliche nach innen oder außen gerichtete zusätzliche horizontale Abkantung des Seitenrandes 16.

[0019] In den Verbindungsleisten können auch Aufnahmen zur demontierbaren Vormontage des Innenhimmels oder anderer Bauteile, wie etwa Elektrokabel vorgesehen sein. Diese Bauteile können bei der Herstellung des Dachmoduls auch in die Verbindungsleisten eingebettet werden, wenn die Verbindungsleisten beispielsweise an die Dachhaut 11 aufgeschäumt, an diese gespritzt oder im Tape-Legeprozeß angelegt und dadurch angeklebt werden. Als Material für die Verbindungsleisten 18 kommt Kunststoff ebenso wie Aluminiumschaum in Betracht.

[0020] Die Unterseiten der Verbindungsleisten 18 können abweichend von der Darstellung in den Fign. 1 bis 4 bündig mit den Seitenrändern 16 angeordnet sein oder auch geringfügig über diese nach unten vorstehen.

Bezugszeichenliste

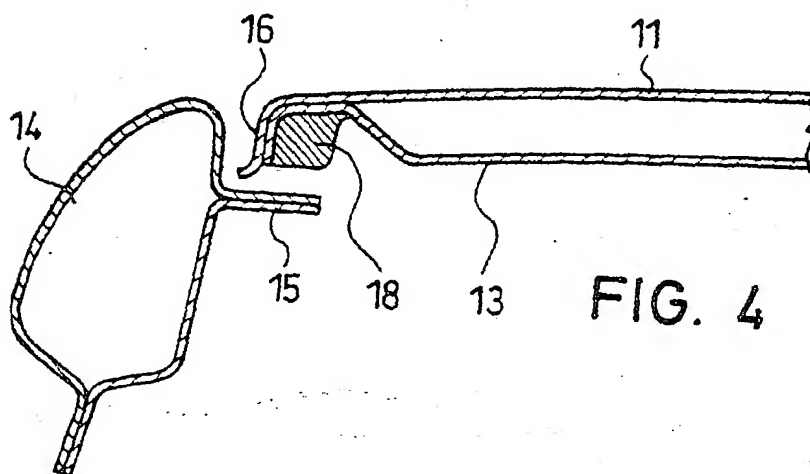
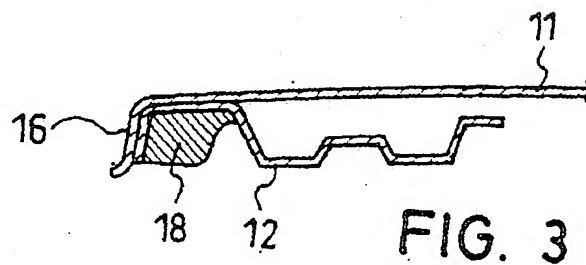
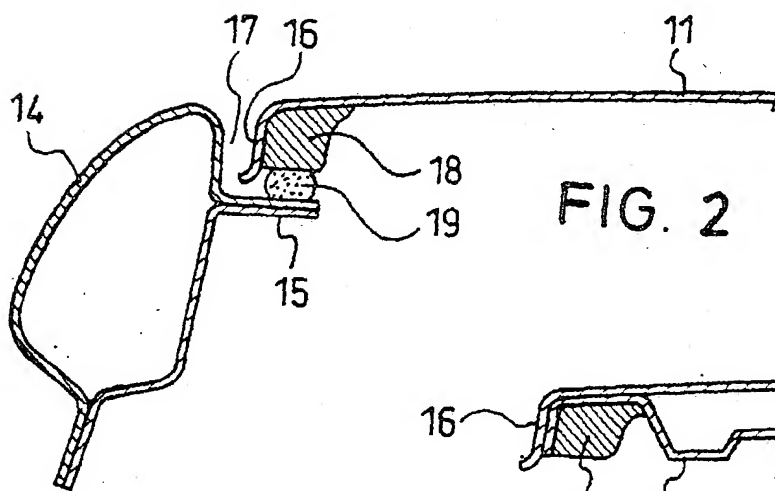
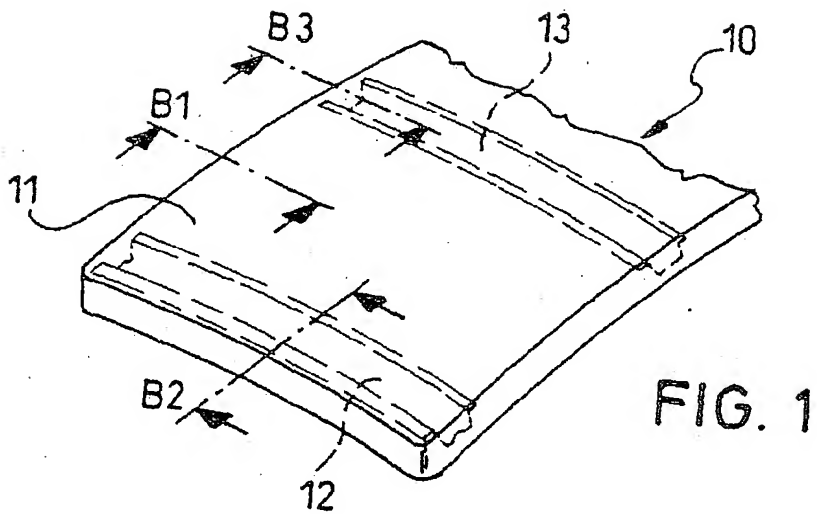
[0021]

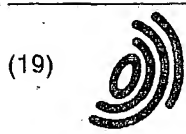
- 10 Dachmodul
- 11 Dachhaut
- 12 vorderer Dachspriegel
- 13 mittlerer Dachspriegel
- 14 Seitenholm
- 15 Tragrاند
- 16 Seitenrand

- 17 Fuge
- 18 Verbindungsleiste
- 19 Kleberaube

Patentansprüche

1. Fachzeugdach mit einem Dachmodul (10) zur Befestigung an einem Dachrahmenbereich einer Fahrzeugkarosserie, mit einwärts an die Seitenholme (14) der Fahrzeugkarosserie anschließenden Tragrändern (15) für das Dachmodul (10), dessen Dachhaut (11) nach unten auf die Tragränder (15) umgebogene Seitenränder (16) aufweist, **dadurch gekennzeichnet, daß** an der Innenseite der Dachhaut (11) im Bereich ihrer Seitenränder (16) Verbindungsleisten (18) angeordnet sind, die zur Befestigung mit den Tragrändern (15) des Dachrahmenbereichs bestimmte Unterseiten aufweisen.
2. Fahrzeugdach nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Unterseiten der Verbindungsleisten (18) im wesentlichen parallel zu horizontale angeordneten Tragrändern (15) des Dachrahmenbereichs verlaufen.
3. Fahrzeugdach nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Unterseiten der Verbindungsleisten (18) mit Kleberauben (19) versehen sind.
4. Fahrzeugdach nach Anspruch 1, 2 oder 3, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Verbindungsleisten (18) an die Unterseite der Dachhaut (11) und/oder die Innenseite der umgebogener Seitenränder (16) angeformt sind.
5. Fahrzeugdach nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Verbindungsleisten (18) aus Kunststoff- oder Metallschaum, vor allem Aluminumschaum bestehen.
6. Fahrzeugdach nach Anspruch 1, 2 oder 3, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Dachhaut (11) des Dachmoduls (10) umlaufend nach unten umgebogene Ränder sowie umlaufend Verbindungsleisten (18) zum Zusammenwirken mit umlaufenden Tragrändern (15) des Dachrahmenbereichs umfaßt.
7. Verfahren zur Herstellung eines Dachmoduls für ein Fahrzeugdach nach einem der Ansprüche 4 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Verbindungsleisten (18) an die Unterseite der Dachhaut (11) und/oder die Innenseite der umgebogenen Seitenränder (16) angeschäumt werden.
8. Verfahren zur Herstellung eines Dachmoduls für ein Fahrzeugdach nach einem der Ansprüche 4 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Verbindungsleisten (18) an die Unterseite der Dachhaut (11) und/oder die Innenseite der umgebogenen Seitenränder (16) angespritzt werden.
9. Verfahren zur Herstellung eines Dachmoduls für ein Fahrzeugdach nach einem der Ansprüche 4 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Verbindungsleisten (18) an die Unterseite der Dachhaut (11) und/oder die Innenseite der umgebogenen Seitenränder (16) durch Extrusion angeformt werden.
10. Verfahren zur Herstellung eines Dachmoduls für ein Fahrzeugdach nach einem der Ansprüche 4 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Verbindungsleisten (18) an die Unterseite der Dachhaut (11) und/oder die Innenseite der umgebogenen Seitenränder (16) als Bänder angelegt und angeklebt werden (Tape-Legeprozeß).





Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 1 153 820 A3

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:
12.02.2003 Patentblatt 2003/07

(51) Int Cl.7: **B62D 25/06, B62D 27/02**

(43) Veröffentlichungstag A2:
14.11.2001 Patentblatt 2001/46

(21) Anmeldenummer: 01110515.2

(22) Anmeldetag: 28.04.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: **Seifert, Wolfgang**
82110 Germering (DE)

(74) Vertreter: **Wiese, Gerhard**
Wiese & Konnerth
Patentanwälte,
Georgenstrasse 6
82152 Planegg (DE)

(30) Priorität: 11.05.2000 DE 10022915

(71) Anmelder: **Webasto Vehicle Systems
International GmbH**
82131 Stockdorf (DE)

(54) **Fahrzeughdach mit einem Dachmodul und Verfahren zur Herstellung eines solchen Dachmoduls**

(57) Die Erfindung betrifft ein Fahrzeugdach mit einem Dachmodul (10) zur Befestigung an einem Dachrahmenbereich einer Fahrzeugkarosserie, mit einwärts an deren Seitenholme (14) anschließenden Tragrändern (15) für das Dachmodul (10), dessen außen liegende Dachhaut (11) nach unten auf die Tragränder (15) zu

umgebogene Seitenränder (16) aufweist. Erfindungsgemäß sind an der Dachhaut (11) im Bereich von deren Seitenrändern (16) Verbindungsleisten (18) mit zur Befestigung mit den flachen Tragrändern (15) des Dachrahmenbereichs bestimmten Unterseiten vorgesehen, die mit der Dachhaut (11) vorzugsweise durch Anspritzen oder Anschäumen verbunden werden.

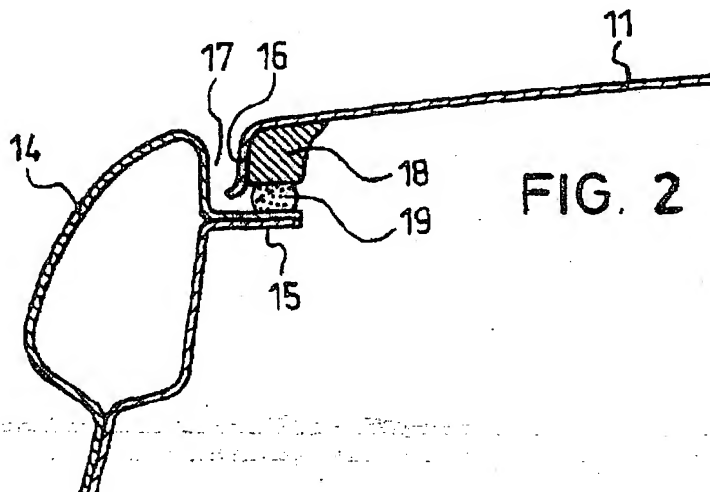


FIG. 2



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 01 11 0515

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	DE 197 09 016 A (ROCKWELL INTERNATIONAL GMBH) 10. September 1998 (1998-09-10)	1-5,7	B62D25/06 B62D27/02
Y	* Spalte 4, Zeile 35-39; Abbildung 11 *	5,6,8-10	
Y	DE 198 25 603 A (M I M HUETTENWERKE DUISBURG GM) 23. Dezember 1999 (1999-12-23) * Ansprüche 1-4 *	5	
Y	DE 37 25 807 A (VOLKSWAGENWERK AG) 18. Februar 1988 (1988-02-18) * Abbildungen 1-4 *	6	
Y	EP 0 995 667 A (MERITOR AUTOMOTIVE GMBH) 26. April 2000 (2000-04-26) * Absatz [0019] *	8	
Y	US 2 987 345 A (NOE RICHARD T ET AL) 6. Juni 1961 (1961-06-06) * Spalte 1, Zeile 30-39; Abbildungen 1-4 *	9	
Y	DE 28 54 766 A (AUDI NSU AUTO UNION AG) 10. Juli 1980 (1980-07-10) * Abbildung 2 *	10	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7) B62D
Recherchenort BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 19. Dezember 2002	Prüfer Nielles, D
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : Älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichttechnische Offenbarung P : Zwischenliteratur			

EP FORM 1503 03 02 (P4003)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 01 11 0515

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

19-12-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19709016 A	10-09-1998	DE 19709016 A1	10-09-1998
		BR 9808836 A	05-09-2000
		WO 9839170 A2	11-09-1998
		DE 59800725 D1	21-06-2001
		DE 59805101 D1	12-09-2002
		EP 0964814 A2	22-12-1999
		EP 0960801 A2	01-12-1999
		EP 0960802 A2	01-12-1999
		EP 0960803 A2	01-12-1999
		EP 0960804 A2	01-12-1999
		ES 2159182 T3	16-09-2001
		JP 2001516301 T	25-09-2001
		US 6367872 B1	09-04-2002
DE 19825603 A	23-12-1999	DE 19825603 A1	23-12-1999
		AT 216963 T	15-05-2002
		AU 4604999 A	30-12-1999
		DE 59901354 D1	06-06-2002
		WO 9964287 A1	16-12-1999
		EP 1086012 A1	28-03-2001
		ES 2174617 T3	01-11-2002
DE 3725807 A	18-02-1988	DE 3725807 A1	18-02-1988
EP 0995667 A	26-04-2000	BR 9905100 A	29-08-2000
		EP 1193163 A2	03-04-2002
		EP 0995667 A1	26-04-2000
		JP 2000128021 A	09-05-2000
		KR 2000029149 A	25-05-2000
US 2987345 A	06-06-1961	KEINE	
DE 2854766 A	10-07-1980	DE 2854766 A1	10-07-1980

